

日本国特許庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 2002年 9月 6日  
Date of Application:

出願番号 特願2002-262138  
Application Number:

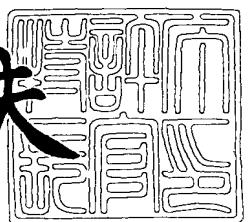
[ST. 10/C] : [JP2002-262138]

出願人 本田技研工業株式会社  
Applicant(s):

2003年 7月 22日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今井康夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 H102263301

【提出日】 平成14年 9月 6日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F02D 13/02

F02M 25/07

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 和田 勝治

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 清水 大介

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 山本 一哉

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代理人】

【識別番号】 100095566

【弁理士】

【氏名又は名称】 高橋 友雄

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 059455

【納付金額】 21,000円

## 【提出物件の目録】

【物件名】	明細書 1
【物件名】	図面 1
【物件名】	要約書 1
【ブルーフの要否】	要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 内燃機関のバルブタイミング制御装置

【特許請求の範囲】

【請求項1】 排気ガスを排気系から吸気系に再循環させるEGR装置を備える内燃機関において、クランクシャフトに対する吸気カムおよび排気カムの少なくとも一方の位相であるカム位相を変更することにより、吸気バルブおよび排気バルブの少なくとも一方のバルブタイミングを制御する内燃機関のバルブタイミング制御装置であって、

前記内燃機関の運転状態を検出する運転状態検出手段と、

前記EGR装置の作動・停止を判別する判別手段と、

前記検出された内燃機関の運転状態、および前記判別されたEGR装置の作動・停止に応じて、目標カム位相を設定する目標カム位相設定手段と、

前記カム位相を前記設定された目標カム位相になるように制御する制御手段と

を備えていることを特徴とする内燃機関のバルブタイミング制御装置。

【請求項2】 前記目標カム位相設定手段は、前記判別手段により前記EGR装置が作動中と判別されたときに、前記目標カム位相を所定の固定値に設定することを特徴とする、請求項1に記載の内燃機関のバルブタイミング制御装置。

【請求項3】 前記目標カム位相設定手段は、前記判別手段により前記EGR装置が作動中と判別されたときに、前記目標カム位相を前記内燃機関の運転状態に応じて設定することを特徴とする、請求項1に記載の内燃機関のバルブタイミング制御装置。

【請求項4】 前記内燃機関の運転状態に応じて、当該内燃機関に導入すべき要求EGR量を算出する要求EGR量算出手段をさらに備え、

前記目標カム位相設定手段は、前記判別手段により前記EGR装置が作動中と判別された場合において、前記算出された要求EGR量が所定量以上のときには、前記目標カム位相を、前記吸気バルブと前記排気バルブとのバルブオーバーラップがより大きくなる方向に設定することを特徴とする、請求項1に記載の内燃機関のバルブタイミング制御装置。

**【請求項 5】** 前記目標カム位相設定手段は、前記判別手段により前記EGR装置が作動中と判別された場合において、前記要求EGR量が前記所定量以上のときには、前記目標カム位相を、前記要求EGR量が大きいほど、前記吸気バルブと前記排気バルブとのバルブオーバーラップの度合がより大きくなるように設定することを特徴とする、請求項4に記載の内燃機関のバルブタイミング制御装置。

**【発明の詳細な説明】**

**【0001】**

**【発明の属する技術分野】**

本発明は、クランクシャフトに対するカム位相を変更することにより、バルブタイミングを制御する内燃機関のバルブタイミング制御装置に関し、特にEGR装置を有する内燃機関のバルブタイミング制御装置に関する。

**【0002】**

**【従来の技術】**

従来の内燃機関のバルブタイミング制御装置として、例えば特開2001-182566号公報に開示されたものが知られている。この制御装置では、吸気カムシャフトとその従動スプロケットとの相対角度をカム位相可変装置で変更することにより、クランクシャフトに対する吸気カムのカム位相を変更することによって、吸気バルブの開閉タイミング（バルブタイミング）が進角側または遅角側に連続的に制御される。また、この制御装置では、検出されたエンジン回転数および吸気管内絶対圧に応じて目標カム位相が設定され、この目標カム位相を目標としてカム位相が制御される。例えば、低負荷時には、目標カム位相を進角側に設定し、吸気バルブの開閉タイミングを早めることによって、排気バルブとのバルブオーバーラップ（両バルブが開いている期間）を長くし、燃焼室内に留まる既燃ガス（内部EGR）を増加させることで、燃焼温度の低下によるNO<sub>x</sub>の低減が図られる。

**【0003】**

**【発明が解決しようとする課題】**

しかし、上述した従来のバルブタイミング制御装置は、排気ガスを排気系から

吸気系に再循環させるEGR装置と併用された場合、次のような問題がある。すなわち、EGR装置の作動時には、排気ガスが吸気系を介して燃焼室内に、既燃ガスとして導入される。これに対して、上記のバルブタイミング制御装置では、目標カム位相が、EGR装置の作動・停止にかかわらず、エンジン回転数および吸気管内絶対圧のみをパラメータとして設定されるため、EGR装置の作動時と停止時では、EGR装置によるEGR量とバルブオーバーラップによる内部EGR量とを合わせた既燃ガスの割合が変化してしまう。その結果、燃焼室内で既燃ガスの過不足が生じ、NO<sub>x</sub>の低減による排気ガス特性の改善効果を十分に得ることができない。

#### 【0004】

本発明は、このような課題を解決するためになされたものであり、EGR装置の作動時および停止時のいずれにおいても、既燃ガス量を過不足なく確保でき、それにより、NO<sub>x</sub>の低減による排気特性の改善効果を十分に得ることができる内燃機関のバルブタイミング制御装置を提供することを目的とする。

#### 【0005】

##### 【課題を解決するための手段】

この目的を達成するため、本発明は、排気ガスを排気系（実施形態における（以下、本項において同じ）排気管16）から吸気系（吸気管14）に再循環させるEGR装置11を備える内燃機関3において、クランクシャフト8に対する吸気カム6aおよび排気カム7aの少なくとも一方の位相であるカム位相CAINを変更することにより、吸気バルブ4および排気バルブ5の少なくとも一方のバルブタイミングを制御する内燃機関のバルブタイミング制御装置であって、内燃機関3の運転状態を検出する運転状態検出手段（ECU2、クランク角センサ29、吸気管内絶対圧センサ18）と、EGR装置11の作動・停止を判別する判別手段（ECU2、図2のステップ3）と、検出された内燃機関3の運転状態、および判別されたEGR装置11の作動・停止に応じて、目標カム位相CAINCMDを設定する目標カム位相設定手段（ECU2、図2）と、カム位相CAINを設定された目標カム位相CAINCMDになるように制御する制御手段（ECU2）と、を備えていることを特徴とする。

**【0006】**

この内燃機関のバルブタイミング制御装置によれば、内燃機関の運転状態に応じて目標カム位相が設定されるとともに、設定した目標カム位相になるようにカム位相が制御される。また、EGR装置の作動・停止が、判別手段によって判別され、目標カム位相は、判別されたEGR装置の作動・停止に応じて設定される。このような目標カム位相の設定により、EGR装置の作動・停止に応じて、吸気バルブと排気バルブとのバルブオーバーラップを変化させることで、内部EGR量を適切に制御できる。したがって、EGR装置の作動時および停止時のいずれにおいても、EGR装置によるEGR量と内部EGR量とを合わせた既燃ガス量を過不足なく確保でき、それにより、NOxの低減による排気特性の改善効果を十分に得ることができる。

**【0007】**

請求項2に係る発明は、請求項1に記載のバルブタイミング制御装置において、目標カム位相設定手段は、判別手段によりEGR装置11が作動中と判別されたときに、目標カム位相CAINCMDを所定の固定値#CAINEGRに設定する（図2のステップ3、4）ことを特徴とする。

**【0008】**

この構成によれば、EGR装置の作動中には、目標カム位相が、所定の固定値に設定され、変動しないので、燃料供給制御や点火時期制御などの他のエンジン制御を、目標カム位相の変動に応じて行う必要がなくなり、その容易化を図ることができる。

**【0009】**

請求項3に係る発明は、請求項1に記載のバルブタイミング制御装置において、目標カム位相設定手段は、判別手段によりEGR装置11が作動中と判別されたときに、目標カム位相CAINCMDを内燃機関3の運転状態（エンジン回転数NE、吸気管内絶対圧PBA）に応じて設定する（図3）ことを特徴とする。

**【0010】**

この構成によれば、EGR装置の作動中には、目標カム位相が、検出された内燃機関の運転状態に応じて設定されるので、EGR作動時の目標カム位相を、内

燃機関の実際の回転および負荷状態などに応じた最適値に設定できる。それにより、内部EGR量、したがって既燃ガス量を最適に確保することができる。

#### 【0011】

請求項4に係る発明は、請求項1に記載のバルブタイミング制御装置において、内燃機関3の運転状態に応じて、内燃機関3に導入すべき要求EGR量VEGRREQを算出する要求EGR量算出手段(ECU2)をさらに備え、目標カム位相設定手段は、判別手段によりEGR装置11が作動中と判別された場合において、算出された要求EGR量VEGRREQが所定量VEGRREQ0以上のときには、目標カム位相CAINCMDを、吸気バルブ4と排気バルブ5とのバルブオーバーラップがより大きくなる方向に設定することを特徴とする。

#### 【0012】

この構成によれば、内燃機関の運転状態に応じて、内燃機関に導入すべき要求EGR量が算出される。また、EGR装置の作動中、算出した要求EGR量が所定量以上のときには、目標カム位相が、吸気バルブと排気バルブとのバルブオーバーラップがより大きくなる方向に設定される。上記の所定量は、例えばEGR装置により還流可能な最大EGR量に相当する量に設定される。したがって、そのような最大EGR量を上回るEGR量が内燃機関から要求されている場合には、目標カム位相が上記のように設定されることで、バルブオーバーラップの増大により内部EGR量を増加させ、不足分のEGR量を補うことによって、必要な既燃ガス量を確保することができる。

#### 【0013】

請求項5に係る発明は、請求項4に記載のバルブタイミング制御装置において、目標カム位相設定手段は、判別手段によりEGR装置11が作動中と判別された場合において、要求EGR量VEGRREQが所定量VEGRREQ0以上のときには、目標カム位相CAINCMDを、要求EGR量VEGRREQが大きいほど、吸気バルブ4と排気バルブ4とのバルブオーバーラップの度合がより大きくなるように設定することを特徴とする。

#### 【0014】

この構成では、要求EGR量が所定量以上のとき、目標カム位相は、要求EGR

R量が大きいほど、バルブオーバーラップの度合がより大きくなるように設定される。したがって、内燃機関からのEGR量の要求度合に応じて、内部EGR量を適切に増加させることができ、必要な既燃ガス量を過不足なく確保することができる。

### 【0015】

#### 【発明の実施の形態】

以下、図面を参照しながら、本発明の一実施形態を説明する。図1は、本発明を適用した内燃機関のバルブタイミング制御装置（以下、単に「制御装置」という）の概略構成を示している。同図に示すように、この制御装置1は、ECU2を備えており、このECU2は、内燃機関（以下「エンジン」という）3の運転状態に応じて、後述する制御処理を実行する。

### 【0016】

エンジン3は、例えば4サイクルDOHC型ガソリンエンジンであり、吸気カムシャフト6および排気カムシャフト7を備えている。吸気カムシャフト6および排気カムシャフト7は、それぞれの従動スプロケット6b、7bおよびタイミングチェーン（図示せず）を介して、クランクシャフト8に連結されており、クランクシャフト8の2回転あたり1回転の割合で回転駆動される。吸気カムシャフト6および排気カムシャフト7には、吸気バルブ4および排気バルブ5をそれぞれ開閉駆動する複数の吸気カム6aおよび排気カム7a（ともに1つのみ図示）が一体に設けられている。

### 【0017】

また、吸気カムシャフト6は、その従動スプロケット6bに所定角度の範囲で回転可能に連結されている。この従動スプロケット6bに対する吸気カムシャフト6の相対的角度を変更することにより、クランクシャフト8に対する吸気カム6aの位相（以下、単に「カム位相」という）CAINが変更され、吸気バルブ4の開閉タイミング（バルブタイミング）が進角または遅角する。吸気カムシャフト6の一端部には、このカム位相CAINを制御するためのカム位相可変機構（以下「VTC」という）9および油圧制御弁10が設けられている。

### 【0018】

VTC9は、吸気カムシャフト6と一体のベーン（図示せず）の両側に画成された進角室および遅角室（いずれも図示せず）を有しており、エンジン3で駆動されるオイルポンプ（図示せず）の油圧が、油圧制御弁10の制御により、進角室または遅角室に選択的に供給されることによって、吸気カムシャフト6を従動スプロケット6bに対し、進角方向または遅角方向に回転駆動するように構成されている。

### 【0019】

油圧制御弁10は、ソレノイドと、これに駆動されるスプール（いずれも図示せず）などを備えるデューティソレノイドバルブで構成されている。油圧制御弁10は、ECU2により制御されるソレノイド電流の出力デューティ比DOUTVT（以下、単に「デューティ比DOUTVT」という）に従って、スプールの位置が無段階に変化するように構成されていて、その位置に応じてカム位相可変機構8の進角室または遅角室を開閉する。具体的には、油圧制御弁10へのデューティ比DOUTVTが保持デューティ値（例えば50%）よりも大きいときには、油圧制御弁10のスプールが中立位置から一方の側に移動して進角室を開放することで、進角室に油圧を供給し、カム位相CAINを進角させる進角状態になる。一方、デューティ比DOUTVTが保持デューティ値よりも小さいときには、スプールが中立位置から他方の側に移動して遅角室を開放することで、遅角室に油圧を供給し、カム位相CAINを遅角させる遅角状態になる。なお、吸気カム6aの可動範囲は例えば60° クランク角で、最遅角時にBTDC25° クランク角に、最進角時にBTDC85° クランク角にそれぞれ位置し、カム位相CAINは、最遅角位置で0° クランク角、最進角位置で60° クランク角である。

### 【0020】

また、油圧制御弁10は、デューティ比DOUTVTが保持デューティ値のときには、スプールが進角室および遅角室を同時に閉鎖する中立位置に位置する保持状態になり、進角室および遅角室への油圧の供給が遮断され、吸気カムシャフト6と従動スプロケット6bが一体化されることで、カム位相CAINが、それまでに制御されていた値に保持される。

**【0021】**

吸気カムシャフト6のVTC9と反対側の端部には、カム角センサ28が設けられている。カム角センサ28は、例えばマグネットロータおよびMREピックアップで構成されており、吸気カムシャフト6の回転に伴い、TDCを基準とする吸気カム6aのカム角CASVINを検出し、その信号をECU2に出力する。また、クランクシャフト8には、クランク角センサ29が設けられている。クランク角センサ29は、カム角センサ28と同様に構成されており、クランクシャフト8の回転に伴い、所定のクランク角（例えば30°）ごとに、パルス信号であるCRK信号をECU2に出力する。ECU2は、このCRK信号および上記CASVIN信号から実際のカム位相CAINを算出（検出）する（以下、このように実際に検出されたカム位相を、適宜「実カム位相CAIN」という）。また、CRK信号に基づき、エンジン回転数NEを求める。

**【0022】**

さらに、図示しないが、吸気カム6aおよび排気カム7aはそれぞれ、低速カムと、これよりも高いカム山を有する高速カムとで構成されている。これらの低速カムおよび高速カムは、図示しないバルブタイミング切換機構（以下「VTEC」という）によって切り換えられるようになっており、それにより、吸気バルブ4および排気バルブ5の作動タイミング（リフト曲線）が、低速バルブタイミング（以下「Lo. V/T」という）と高速バルブタイミング（以下「Hi. V/T」という）に切り換えられる。このVTECの動作もまた、VTC9と同様、ECU2により、油圧制御弁（図示せず）を介して供給される油圧を制御することによって、制御される。

**【0023】**

また、エンジン3には、NOxなどの低減のために、排気ガスを排気側から吸気側に再循環させるためのEGR装置11が設けられている。このEGR装置11は、排気ガスを還流させるためのEGR管12と、その途中に設けられたEGR制御弁13を備えている。EGR管12は、吸気管14（吸気系）のスロットル弁15よりも下流側と、排気管16（排気系）の三元触媒17よりも上流側との間に接続されている。また、EGR制御弁13は、リニア電磁弁で構成されて

おり、そのバルブリフト量L A C TがE C U 2からの駆動信号によりリニアに制御されることによって、E G R管1 2の開閉および開度、すなわちE G Rの作動・停止およびE G R量を制御する。

#### 【0024】

E G R制御弁1 3のバルブリフト量L A C Tは、バルブリフトセンサ3 0で検出され、その検出信号はE C U 2に出力される。E C U 2は、エンジン3の運転状態に応じてE G R量を算出するとともに、算出したE G R量に基づいて目標バルブリフト量L C M Dを算出し、これに基づく駆動信号をE G R制御弁1 3に出力することによって、実際のバルブリフト量L A C Tが目標バルブリフト量L C M Dになるように制御する。

#### 【0025】

エンジン3の吸気管1 4には、スロットル弁1 5の開度（以下「スロットル弁開度」という） $\theta$  T Hを検出するスロットル弁開度センサ3 1と、スロットル弁1 5よりも下流側の吸気管1 4内の絶対圧（以下「吸気管内絶対圧」という）P B Aを検出する吸気圧センサ3 2が設けられており、それらの検出信号はE C U 2に出力される。また、吸気管1 4の吸気ポート（図示せず）付近には、インジェクタ1 8が取り付けられている。インジェクタ1 8の燃料噴射時間（燃料噴射量）T O U Tは、E C U 2からの駆動信号によって制御される。

#### 【0026】

E C U 2にはさらに、エンジン水温センサ3 3から、エンジン3のシリンダブロック内を循環する冷却水の温度（以下「エンジン水温」という）T Wを表す検出信号が、大気圧センサ3 4から大気圧P Aを表す検出信号が、それぞれ出力される。

#### 【0027】

E C U 2は、本実施形態において、運転状態検出手段、判別手段、目標カム位相設定手段、制御手段、および要求E G R量算出手段を構成するものである。E C U 2は、I / Oインターフェース、C P U、R A MおよびR O Mなどからなるマイクロコンピュータで構成されている。前述した各種センサ2 8～3 4からの検出信号はそれぞれ、I / OインターフェースでA / D変換や整形がなされた後

、C P Uに入力される。

### 【0028】

C P Uは、これらの入力信号に応じて、エンジン3の運転状態を判別するとともに、判別した運転状態およびE G R装置11の作動状態に応じ、R O Mに記憶された制御プログラムなどに従って、V T C 9の目標カム位相C A I N C M Dを、以下のように算出する。

### 【0029】

図2は、目標カム位相C A I N C M Dの算出処理を示すフローチャートである。なお、以下の説明では、R O Mにあらかじめ記憶されている固定値については、その先頭に「#」を付し、更新される他の変数と区別するものとする。まず、ステップ1（「S 1」と図示。以下同じ）において、スロットル全閉フラグF\_T H I D L Eが「0」であるか否かを判別する。この答がY E Sのとき、すなわちエンジン3のアイドル運転時など、スロットル弁15がほぼ全閉状態にあるときには、目標カム位相C A I N C M Dを所定の最遅角値# C A I N T H I D（例えば $0^\circ$ ）に設定する（ステップ2）。

### 【0030】

上記ステップ1の答がN Oのときには、そのときに設定されているE G R制御弁13の目標バルブリフト量L C M Dが、値0よりも大きいか否かを判別する（ステップ3）。この答がY E Sで、 $L C M D > 0$ のとき、すなわちE G R装置11が作動し、E G Rが実行されているときには、目標カム位相C A I N C M Dを、固定のE G R作動時用カム位相# C A I N E G R（例えば $10^\circ$  クランク角）（固定値）に設定する（ステップ4）。

### 【0031】

上記ステップ3の答がN Oで、E G R装置11が停止されているときには、スロットル全開フラグF\_T H W O Tが「1」であるか否かを判別する（ステップ5）。この答がY E Sで、スロットル弁15がほぼ全開状態にあるときには、V T E CフラグF\_V T E Cが「1」であるか否かを判別する（ステップ6）。この答がY E Sのとき、すなわちV T E Cによってエンジン3がH i. V/Tで運転されているときには、図示しないテーブルから、エンジン回転数N Eに応じて

、全開時H i. V/T用テーブル値# C I C M D W T H を検索し、目標カム位相C A I N C M D として設定する（ステップ7）。一方、ステップ6の答がN Oのとき、すなわちエンジン3がL o. V/Tで運転されているときには、上記とは別個に設定された図示しないテーブルから、エンジン回転数N E に応じて、全開時L o. V/T用テーブル値# C I C M D W T L を検索し、目標カム位相C A I N C M D として設定する（ステップ8）。これらのテーブル値# C I C M D W T H 、# C I C M D W T L は、エンジン回転数N E に応じ、最大の出力トルクが得られるような値に設定されている。

### 【0032】

前記ステップ5の答がN Oで、スロットル弁15がほぼ全開状態にないときには、前記ステップ6と同様に、V T E C フラグF\_V T E C の判別を行う（ステップ9）。そして、その判別結果に応じ、エンジン3がH i. V/T運転のときには、図示しないマップから、エンジン回転数N E および吸気管内絶対圧P B A に応じて、非全開時H i. V/T用マップ値# C I C M D H を検索し、目標カム位相C A I N C M D として設定する（ステップ10）。一方、エンジン3がL o. V/T運転のときには、上記とは別個に設定された図示しないマップから、エンジン回転数N E および吸気管内絶対圧P B A に応じて、非全開時L o. V/T用マップ値# C I C M D L を検索し、目標カム位相C A I N C M D として設定する（ステップ11）。これらのマップ値# C I C M D H 、# C I C M D L は、エンジン回転数N E および吸気管内絶対圧P B A に応じ、最良の燃費が得られるような値に設定されている。

### 【0033】

次いで、上述のようにして設定した目標カム位相C A I N C M D のリミット処理を実行し（ステップ12）、本処理を終了する。このリミット処理は、目標カム位相C A I N C M D を大気圧P A に応じて制限するものである。具体的には、上限値C L M T P A X を、大気圧P A が低いほどより小さな値にあらかじめ設定し、テーブルに記憶するとともに、検出された大気圧P A に応じて検索した上限値C L M T P A X を目標カム位相C A I N C M D が上回るときには、目標カム位相C A I N C M D を上限値C L M T P A X に設定する。このようなリミット処理

を行うことにより、大気圧PAが低いために吸入空気量が実質的に減少している状態で、吸入空気量に対して内部EGR量が過大になるのを防止できる。

#### 【0034】

そして、図示しないが、上述したようにして算出した目標カム位相CAINCMDと、検出された実カム位相CAINに応じて、フィードバック制御によりデューティ比DOUTVTを算出し、それに基づく駆動信号を油圧制御弁10に出力することによって、カム位相CAINが目標カム位相CAINCMDになるように制御される。

#### 【0035】

以上のように、本実施形態によれば、EGR装置11の作動・停止を目標バルブリフト量LCMDによって判別し（ステップ3）、EGR装置11の作動時には、目標カム位相CAINCMDを、固定のEGR作動時用カム位相#CAIN EGRに設定する（ステップ4）。一方、EGR装置11の停止時には、目標カム位相CAINCMDを、エンジン回転数NEや吸気管内絶対圧PBAに応じて設定する（ステップ7、8、10、11）。以上のような目標カム位相CAINCMDの設定により、EGR装置11の作動・停止に応じて、吸気バルブ4と排気バルブ5とのバルブオーバーラップを変化させることで、内部EGR量を適切に制御できる。したがって、EGR装置11の作動時および停止時のいずれにおいても、EGR装置11によるEGR量と内部EGR量とを合わせた既燃ガス量を過不足なく確保でき、それにより、NOxの低減による排気特性の改善効果を十分に得ることができる。

#### 【0036】

また、EGR装置11の作動時には、目標カム位相CAINCMDが、固定のEGR作動時用カム位相#CAINEGRに設定され、変動しないので、燃料噴射時間TOUTの制御や点火時期制御などの他のエンジン制御を、目標カム位相の変動に応じて行う必要がなくなり、その容易化を図ることができる。

#### 【0037】

なお、上述した例では、EGR作動時用カム位相#CAINEGRを固定値に設定しているが、これに代えて、エンジン3の運転状態に応じて変更設定するよ

うにしてもよい。図3は、その一例を示すマップである。このマップでは、EGR作動時用カム位相# CAINTEGRは、エンジン回転数NEおよび吸入管内絶対圧PBAをパラメータとして設定されている。このような設定により、EGR作動時の目標カム位相CAINCMDを、エンジン3の実際の回転および負荷状態に応じた最適値に設定でき、それにより、内部EGR量、したがって既燃ガス量を最適に確保することができる。

#### 【0038】

また、図4および図5は、EGR作動時用カム位相# CAINTEGRを、要求EGR量VEGRREQに応じて設定するテーブルの例を示している。この要求EGR量VEGRREQは、エンジン3に還流すべきEGR量を表すものであり、エンジン回転数NE、吸気管内絶対圧PBAおよびエンジン水温TWに応じて、NOxの低減と燃費の向上がバランス良く達成されるような値に設定される。図4に示すテーブルでは、EGR作動時用カム位相# CAINTEGRは、要求EGR量VEGRREQが所定量# VEGRREQ0未満のときには、第1所定値# CAINTEGR1（例えば10° クランク角）に設定され、所定量# VEGRREQ0以上のときには、第1所定値# CAINTEGR1よりも大きな第2所定値# CAINTEGR2（例えば30° クランク角）に設定されている。また、所定量# VEGRREQ0は、EGR制御弁13がフルリフト（全開）状態で還流可能な最大EGR量に相当している。

#### 【0039】

したがって、EGR装置11により還流可能な最大EGR量を上回るEGR量が、エンジン3から要求されている場合、上記のようなEGR作動時用カム位相# CAINTEGRの設定により、目標カム位相CAINCMDをより大きな値に設定することで、カム位相CAINを進角側に制御し、バルブオーバーラップの増大により内部EGR量を増加させ、不足分のEGR量を補うことによって、必要な既燃ガス量を確保することができる。

#### 【0040】

また、図5は、図4による設定の変形例を示しており、このテーブルでは、EGR作動時用カム位相# CAINTEGRは、要求EGR量VEGRREQが上記

所定量# V E G R R E Q 0 以上のときには、 V E G R R E Q 値が大きいほど、より大きな値になるようリニアに設定されている。このような設定により、エンジン3からのE G R 量の要求度合に応じて、内部E G R 量を適切に増加させることができ、必要な既燃ガス量を過不足なく確保することができる。

#### 【0041】

なお、本発明は、説明した実施形態に限定されることなく、種々の態様で実施することができる。例えば、図3の例では、E G R 作動時用カム位相# C A I N E G R を設定するための、エンジン3の運転状態を表すパラメータとして、エンジン回転数N E および吸入管内絶対圧P B A を用いているが、これらに代えて、またはこれらとともに、他の適当な運転状態パラメータ、例えばアクセル開度などを用いることが可能である。また、実施形態は、吸気カム位相を可変としたバルブタイミング制御装置に本発明を適用した例であるが、本発明は、排気カム位相を、または吸気カム位相および排気カム位相の双方を可変としたものに適用できることは、もちろんである。

#### 【0042】

##### 【発明の効果】

以上のように、本発明の内燃機関のバルブタイミング制御装置は、E G R 装置の作動時および停止時のいずれにおいても、既燃ガス量を過不足なく確保でき、それにより、N O x の低減による排気特性の改善効果を十分に得ることができるなどの効果を有する。

##### 【図面の簡単な説明】

###### 【図1】

本発明の一実施形態による内燃機関のバルブタイミング制御装置の概略構成図である。

###### 【図2】

目標カム位相C A I N C M D の算出処理を示すフローチャートである。

###### 【図3】

E G R 作動時用カム位相# C A I N E G R を設定するマップの一例である。

###### 【図4】

EGR作動時用カム位相# CAINTEGRを設定するテーブルの一例である。

【図5】

EGR作動時用カム位相# CAINTEGRを設定する別のテーブルの一例である。

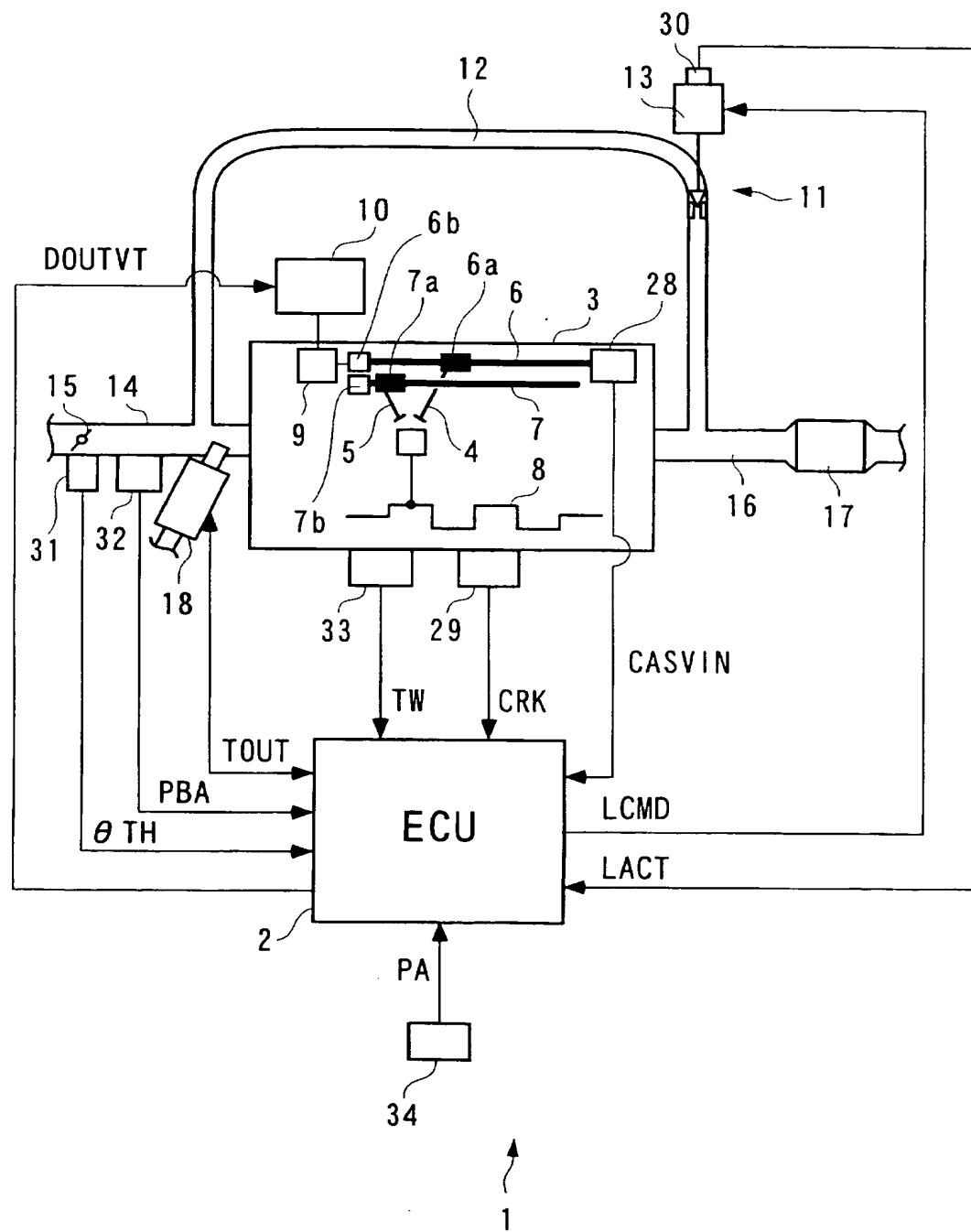
【符号の説明】

- 1 バルブタイミング制御装置
- 2 ECU (運転状態検出手段、判別手段、目標カム位相設定手段、制御手段  
および要求EGR量算出手段)
- 3 エンジン (内燃機関)
- 4 吸気バルブ
- 5 排気バルブ
- 6 a 吸気カム
- 7 a 排気カム
- 8 クランクシャフト
- 11 EGR装置
- 14 吸気管 (吸気系)
- 16 排気管 (排気系)
- 29 クランク角センサ (運転状態検出手段)
- 32 吸気圧センサ (運転状態検出手段)

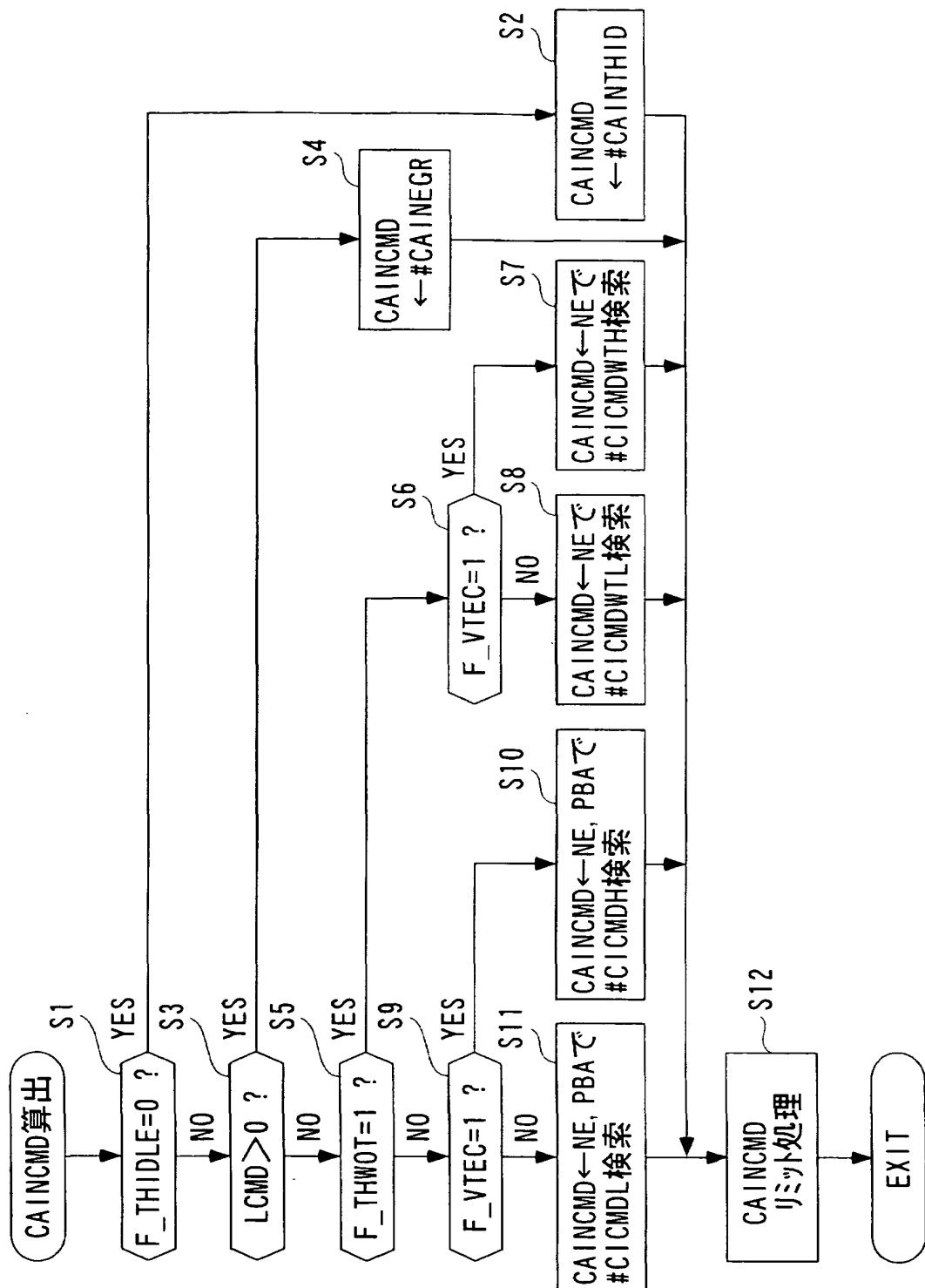
CAIN カム位相  
CAINCMD 目標カム位相  
#CAINTEGR EGR作動時用カム位相 (固定値)  
VEGRREQ 要求EGR量  
#VEGRREQ0 所定量

【書類名】 図面

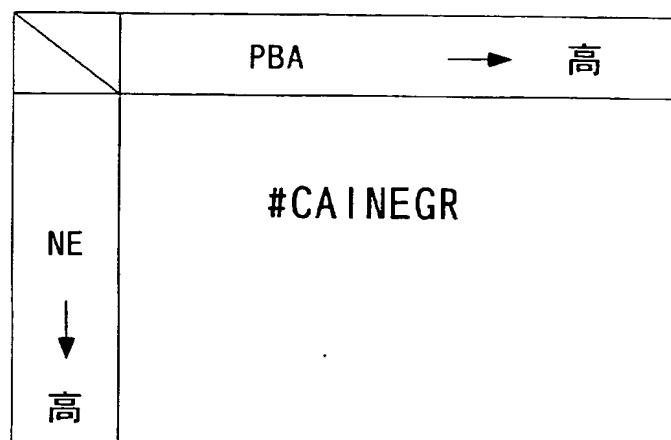
【図 1】



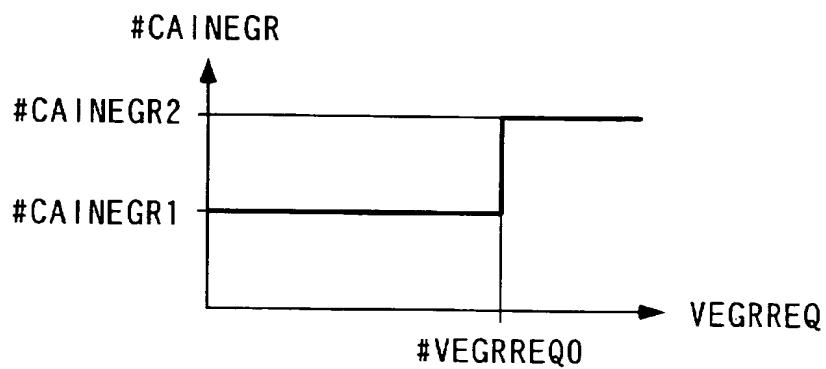
【図2】



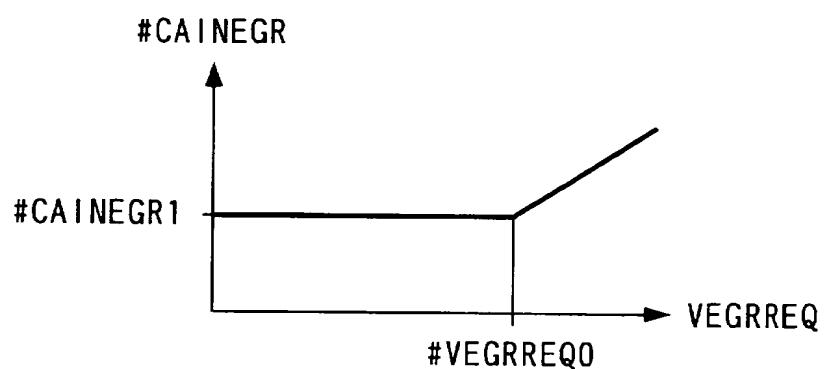
【図3】



【図 4】



【図 5】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 EGR装置の作動時および停止時のいずれにおいても、既燃ガス量を過不足なく確保でき、NO<sub>x</sub>の低減による排気特性の改善効果を十分に得ることができる内燃機関のバルブタイミング制御装置を提供する。

【解決手段】 クランクシャフト8に対する吸気カム6aおよび／または排気カム7aの位相であるカム位相CANを変更することにより、吸気バルブ4および／または排気バルブ5のバルブタイミングを制御する内燃機関のバルブタイミング制御装置であって、内燃機関3の運転状態を検出する運転状態検出手段2、29、18と、EGR装置11の作動・停止を判別する判別手段2と、内燃機関3の運転状態およびEGR装置11の作動・停止に応じて、目標カム位相CANCMDを設定する目標カム位相設定手段2と、カム位相CANを設定された目標カム位相CANCMDになるように制御する制御手段2と、を備えている。

【選択図】 図2

特願 2002-262138

出願人履歴情報

識別番号

[000005326]

1. 変更年月日

1990年 9月 6日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区南青山二丁目1番1号

氏 名

本田技研工業株式会社